RAFRAICHISSEMENT DES CONNAISSANCES LORS DU CONTROLE ANNUEL

Cette note, destinée aux instructeurs, a pour objectif de leur permettre de s'assurer, lors des contrôles annuels, que nos pilotes ont pris connaissance des récentes modifications dans le domaine réglementaire ou espace.
Cette note sera mise à jour régulièrement afin de regrouper les changements importants intervenus au cours de l'année qui précède le contrôle annuel mais aussi des rappels de points qui demandent certaines explications pour une bonne compréhension des textes en vigueur.
Pour les modifications d'espace, seuls seront rappelés les changements concernant la région parisienne.

Emport de carburant : rappel d'une disposition des RDA § 2.3.2 "**2.3.2 Action préliminaire au vol** Avant d'entreprendre un vol, le pilote commandant de bord d'un aéronef prend connaissance de tous les renseignements disponibles utiles au vol projeté. Pour les vols hors des abords d'un aérodrome et pour tous les vols IFR, l'action préliminaire au vol comprend l'étude attentive des bulletins et prévisions météo disponibles les plus récents, en tenant compte des besoins en carburant **et d'une solution alternative**, au cas où le vol ne pourrait pas se dérouler comme prévu."	Le texte en gras a été ajouté à l'ancien paragraphe des RDA. L'interprétation de ce texte par les pilotes inspecteurs est la suivante : Vous devez toujours **avoir le carburant nécessaire pour rejoindre un aérodrome de dégagement** pour le cas ou vous ne pourriez pas vous poser à destination mais pas seulement pour des raisons météorologiques En conséquence, vous devez prévoir systématiquement un dégagement **sauf dans le cas exceptionnel de pistes distinctes utilisables** à destination (Ex : Toussus- Le-Noble) et par bonnes conditions météorologiques. Cette interprétation doit être la notre tant que nous n'aurons pas une autre explication de l'administration sur ce point. Notez que la « réserve exploitant » imposée par le club (+20 minutes) s'ajoute à la réserve réglementaire dans tous les cas, y compris en cas de dégagement.
Déclenchement par inadvertance de la balise de détresse 406 kHz	Lors de mise en vigueur de ce type de balise, un mode d'emploi a été diffusé et inséré dans les manuels de vol des avions ; ce mode d'emploi a été récemment modifié pour préciser, qu'en cas de déclenchement par inadvertance de la balise, qu'il fallait dorénavant appeler le CDC ST Mars La Pile au **02 47 96 43 81** et non plus le COSPAS SARSAT de Toulouse comme prévu au départ lorsque vous n'avez pas pu contacter un organisme de la circulation aérienne.

SUP AIP 127/10 Création d'une Zone Règlementée temporaire (ZRT) en région parisienne (**veille 120.075 Mhz**).	CAG VFR : Pour les aéronefs équipés de radio, hors période d'écoute ou de trafic sur une fréquence ATS ou ATC nécessaire à la conduite du vol, la veille de la fréquence 120.075 MHz est demandée. **Privilégier cependant la veille des fréquences ATC ainsi que les fréquences A/A des aérodromes lorsque vous évoluez à moins de 5 minutes de vol de l'aérodrome pour être bien informé des activités dans le secteur**
Survol des agglomérations **Arrêté du 10 février 1957** **Rappel du RCA3** 2.3.3.1.1 Les clairances ont pour but unique d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne. Elles ne peuvent pas servir de prétexte à un pilote commandant de bord pour enfreindre un règlement quelconque établi.	Attention, la clairance VFR Spécial ne vaut que dans les limites de la CTR : il convient donc d'éviter les agglomérations. Conséquence de cette disposition : même si vous avez une clairance à un niveau inférieur aux hauteurs fixées pour le survol des agglomérations **vous devez évoluer pour éviter les agglomérations afin de ne pas enfreindre les règles en vigueur**
SUP AIP 012/11 reprend le 110/10 **MEAUX Esbly**	Un SUP AIP diffuse des nouvelles consignes particulières pour l'utilisation des différents circuits de piste de Meaux Esbly
SUP AIP 119/10 Transformation de la TMA16 Paris en ZRT	Pour assurer la protection des arrivées IFR sur Beauvais, la TMA 16 (secteur de Etrépagny – Rouen de classe E est remplacée par une ZRT au-dessus du FL 065 ; cette zone est interdite aux VFR. A terme (Novembre 2011), cette ZRT devrait être remplacée par une TMA de classe A dont le plancher sera au FL085 **Appelez l'attention de tous sur le fait, qu'à cette date, de nombreuses modifications d'espace devraient entrer en vigueur en région parisienne**
Notion de « **Visibilité dominante** » **Rappel** : il s'agit de la visibilité atteinte ou dépassée dans au moins la moitié du cercle d'horizon ou au moins la moitié de la surface de l'aérodrome. Ces zones peuvent comprendre des secteurs contigus ou non contigus	Appeler l'attention des pilotes sur le fait que **la visibilité transmise dans les TAF/METAR est la visibilité dominante** et que par conséquence : - 8000m garantit d'avoir au moins 5000m de VIS ; en effet, une seconde valeur est publiée si la VIS mini est : < 1500m ou < 50% de la VIS dominante ou < 5000m Cette seconde valeur pour la visibilité minimale est donnée en spécifiant la direction. - 9999, en application de cette règle, ne garantit pas 10km mais au moins 5km Par contre CAVOK il s'agit toujours d'une visibilité dominante d'au moins 10 km.

Amendement 75 à l'Annexe 3 OACI	Depuis le 18 novembre 2010, le code **NDV** (pas d'indication de direction) n'est **plus utilisé dans les METAR AUTO.**
Nouveau symbole sur les cartes TEMSI pour les obscurcissements des montagnes ʌʌ	Ce nouveau symbole figure maintenant sur les cartes TEMSI Ce symbole pour l'obscurcissement des montagnes (MNT OBSC) est utilisé en France dans les conditions suivantes : - L'annexe 3 ayant introduit une notion de « zone étendue » qui a été fixée en France à l'équivalent de 2 ou 3 départements ce qui élimine de facto les zones limitées telles le Morvan, les collines du Perche, le plateau de Langres etc ; - Présence d'une couche nuageuse de nébulosité **BKN** ou **OVC** avec une base inférieure à : - **3000 ft pour les massifs du Jura et des Vosges** **- 5000 ft pour les Alpes, la Corse, le Massif Central et les Pyrénées** - les conditions de plafonds ne permettent pas le franchissement de la plupart des cols ; - les couches de ST non associées à d'autres nuages bas ne sont pas prises en compte car les mers de nuage (conditions anticycloniques) correspondant sont généralement en très basses couches et le VFR on top est souvent possible dans ces conditions ; l'utilisation du symbole MNT OBSC alors que la grande majorité du massif est sous le ciel clair serait alors contradictoire. Ce symbole est donc un indicateur destiné à attirer l'attention des pilotes sur un phénomène de nature à perturber son vol ou à constituer un risque, sur de larges zones. Il ne constitue pas une assistance météorologique aéronautique détaillée, et ne se substitue pas à une étude de la situation météorologique par le pilote sur son trajet prévu.
Suppression du message **GAFFO**	A/C du 15 septembre 2011, il n'y a plus de message GAFFO ; notez que le GAFOR est maintenu, les infos sont toujours codées avec le code ODMX
A compter du **07 avril 2011 :** Modification du réseau RTBA	Lors de la publication des cartes édition 2011, le réseau TBA a été modifié ; nous sommes concernés notamment par la **suppression de la zone R53 B dans le NW**, les transits vers Deauville par exemple n'interfèrent plus avec le RTBA **Volez avec une documentation à jour**